Tweede Kamer der Staten-Generaal

2

Vergaderjaar 2015–2016

Aanhangsel van de Handelingen

Vragen gesteld door de leden der Kamer, met de daarop door de regering gegeven antwoorden

2895

Vragen van de leden **Hoogland** (PvdA) en **Visser** (VVD) aan de Minister van Infrastructuur en Milieu over *aanhoudende problemen met de Botlekbrug en de Spijkenisserbrug* (ingezonden 2 juni 2016).

Antwoord van Minister **Schultz van Haegen – Maas Geesteranus** (Infrastructuur en Milieu) (ontvangen 21 juni 2016)

Vraag 1
Kent u de berichten «Hartelbrug moet extra open door kapotte Botlekbrug», «Nieuwe Botlekbrug tikt storing 62 aan», «Wéér problemen met slagbomen van Nieuwe Botlekbrug» en «Ook slagbomen Spijkenisserbrug weigerden dienst»?[1] Herinnert u zich eerdere vragen over problemen met de nieuwe Botlekbrug?[2]

Antwoord 1
Ja.

Vraag 2
Deelt u de mening van de wethouder Verkeer en vervoer van de gemeente Nissewaard, mevrouw Mourik, dat het «duidelijks is dat ze het lek bij de Botlekbrug niet boven hebben»?

Antwoord 2
In ben net als mevrouw Mourik onaangenaam verrast door de recente nieuwe storingen aan de Botlekbrug. Ik betreur de hinder voor weg- en vaarwegverkeer die daarmee gepaard gaat zeer.
In 2015 is de brug eenenvijftig maal in storing geweest. Sinds 1 januari 2016 hebben zich zestien storingen voorgedaan die hebben geleid tot een stremming van weg- en/of vaarwegverkeer. In de periode van 22 mei tot en met 1 juni deden zich 5 storingen in een korte tijd voor.

---

[1] http://www.ad.nl/ad/nl/1038/Rotterdam/article/detail/4308787/2016/05/27/Hartelbrug-moet-extra-open-door-kapotte-Botlekbrug.dhtml, http://www.rijnmond.nl/nieuws/142502/Weer-problemen-met-slagbomen-van-Nieuwe-Botlekbrug, http://www.rijnmond.nl/nieuws/142491/Nieuwe-Botlekbrug-tikt-storing-62-aan, http://www.rijnmond.nl/nieuws/142506/Ook-slagbomen-Spijkenisserbrug-weigerden-dienst.

[2] Aanhangsel Handelingen, vergaderjaar 2015–2016, nr. 1231 en 1343, Aanhangsel Handelingen, vergaderjaar 2014–2015, nr. 3130.

ah-tk-20152016-2895
ISSN 0921 - 7398
’s-Gravenhage 2016

Na de review die eind 2015 op verzoek van Rijkswaterstaat door een onafhankelijke commissie is uitgevoerd, zijn diverse verbetermaatregelen opgepakt waarbij de focus ligt op het oplossen van de problemen aan een aantal kwetsbare onderdelen, zoals de grendels. Het onderzoek naar mogelijke ontwerpaanpassingen loopt en zal dit najaar worden afgerond waarna besluitvorming plaats kan vinden.
Het is teleurstellend dat de genomen maatregelen nog niet het gewenste effect hebben en dat zich inmiddels ook een storing heeft voorgedaan die heeft geleid tot constructieve schade aan één van de omloopwielen. Dit onderdeel werd ook door de reviewcommissie niet als risicovol beoordeeld.

Vraag 3
Welke acties richting het consortium A-Lanes (anders dan het aanspreken van A-Lanes op het niet functioneren van de brug, antwoord 3 van de eerdergenoemde vragen) heeft Rijkswaterstaat inmiddels ondernomen? Waarom kan Rijkswaterstaat A-Lanes niet aanspreken op het vergoeden van kosten ten gevolge van het omrijden?

Antwoord 3
A-Lanes is contractueel verantwoordelijk voor het goed functioneren van de Botlekbrug. A-Lanes is hier inderdaad meerdere malen op aangesproken. Naast toezicht op het naleven van de contractuele bepalingen houdt Rijkswaterstaat nauwlettend de voortgang van de acties uit de review in de gaten en stuurt waar nodig bij. Omdat de storingen zich, ondanks de inspanningen van A-Lanes, bleven voordoen heeft Rijkswaterstaat extra (technische) ondersteuning geboden aan A-lanes B.V.
Er zijn twee contractuele sancties mogelijk ten gevolge van de storingen aan de Botlekbrug die leiden tot een korting op de beschikbaarheidsvergoeding. Het betreft boetepunten voor niet functioneren van de brug en een beschikbaarheidskorting voor rijstrookafzettingen buiten de toegestane werkbare uren. Aan het eind van elk kwartaal worden deze verrekend met A-Lanes. Omrijschade kan op basis van het contract echter niet op de opdrachtnemer worden verhaald.
Dit geldt ook voor de maatregelen die Rijkswaterstaat vanuit zijn verantwoordelijkheid als netwerkmanager gemeend heeft te moeten treffen om de hinder voor de (vaar)weggebruikers als gevolg van de stremmingen zoveel mogelijk te beperken. Het treffen van extra maatregelen bij storingen is geen usance. Vooral in het eerste half jaar na ingebruikname van de brug was het aantal storingen echter hoog.
Concreet heeft Rijkswaterstaat de volgende maatregelen getroffen:
- gedurende de tijd dat de noodstopvoorziening niet functioneerde zijn er sleepboten voor scheepvaartbegeleiding ingezet (kosten € 1,3 mln.). De kosten voor aanpassing van de noodstop zijn voor rekening A-lanes A15 gekomen.
- De 24/7 inzet van monteurs op de brug is verlengd van september 2015 tot februari 2016 (kosten € 1,37 mln.). In augustus 2015 waren deze kosten voor rekening van A-lanes.
- Er is een SMS-dienst ontwikkeld om de gebruikers tijdig te informeren over stremmingen (kosten € 37.500).

Daarnaast is de helft van de kosten van de inzet van het reviewteam voor rekening van Rijkswaterstaat gekomen (€ 24.500). In totaal heeft Rijkswaterstaat circa € 2,7 mln. exclusief BTW aan kosten gemaakt.

Vraag 4
Hoe verhoudt de volgende conclusie van het reviewteam, te weten: «Het verder terugdringen van de storingsgevoeligheid vraagt, naar verwachting van de commissie, in toenemende mate om steeds ingrijpendere maatregelen, omdat deze storingsbronnen veelal samenhangen met, en diep ingrijpen in geïmplementeerde ontwerpoplossingen of de vastgestelde veiligheidsfilosofie voor de Nieuwe Botlekbrug» zich tot uw antwoorden op de vraag of er geen sprake is van ontwerpfouten aan de Botlekbrug?

Antwoord 4
De Botlekbrug is ontworpen en gerealiseerd zoals contractueel uitgevraagd. Tijdens het gebruik blijken sommige onderdelen zich anders te gedragen dan verwacht. In zo’n geval worden contractuele uitvraag en ontwerp opnieuw

beschouwd wat kan leiden tot aanpassingen van de eerder gekozen ontwerpoplossing. Het doen van aanpassingen aan de grendels is hier een voorbeeld van. Er zijn mij geen ontwerpfouten bekend.

Vraag 5
Zijn de integrale analyse van de storingen en het onderzoek naar mogelijke ontwerpaanpassingen inmiddels afgerond? Wanneer wordt de Kamer hierover geïnformeerd?

Antwoord 5
In mijn brief van 4 maart 2016 heb ik aangegeven dat Rijkswaterstaat en A-Lanes B.V gezamenlijk de integrale analyse van de storingen maken en het onderzoek naar mogelijke ontwerpaanpassingen verrichten. Deze onderzoeken zullen binnen een half jaar zijn afgerond, waarna de integrale afweging en besluitvorming hierover kan plaatsvinden.
De storingen die zijn opgetreden na afronding van het review rapport hebben er toe geleid dat er extra onderzoek nodig is. Het gaat om de eerder genoemde mechanische schade aan die is opgetreden aan de omloopwielen. De resultaten van de extra en de lopende onderzoeken zullen dit najaar meegenomen worden bij de besluitvorming over mogelijke ontwerpaanpassingen. Het is nodig om deze afweging integraal te maken zodat duidelijk wordt hoe de diverse aanpassingen in elkaar grijpen. Daar waar mogelijk worden verbetermaatregelen vooruitlopend op de besluitvorming reeds doorgevoerd. Nadat deze besluitvorming heeft plaatsgevonden, zal ik de Tweede Kamer hierover informeren.

Vraag 6
Welke stappen zijn inmiddels gezet inzake het verbetervoorstel om kwetsbare ontwerpoplossingen te vervangen?

Antwoord 6
De kwetsbare ontwerpoplossingen zijn de grendels, het beveiligingssysteem en de datacommunicatie.
Er is een voorstel voor het verbeteren van het functioneren van de grendels. Op basis van dit voorstel worden op dit moment twee verbetermaatregelen verder uitgewerkt. Beide zullen voor het eind van het jaar gereed zijn.
Voor het beveiligingssysteem worden de mogelijke verbeteringen momenteel onderzocht. Het beveiligingssysteem in de brug («trapped key» genaamd) is bedoeld om veilig werken in de brug tijdens operationeel gebruik mogelijk te maken. Door aanpassingen in de kelder van de brug kan er op meer plaatsen gewerkt worden, zonder dat dit systeem behoeft te worden gebruikt. Dit beperkt nog verder de kans op storingen door onjuist gebruik.
De datacommunicatie betreft de bediening van de brug vanuit de verkeerscentrale. Hiervoor is het voorstel om een eigen verbinding te maken die alleen bedoeld is voor de Botlekbrug. Deze oplossing is technisch uitgewerkt. Overigens hebben zich sinds november geen datacommunicatiestoringen meer voorgedaan.
De implementatie van de ontwerpaanpassingen aan het beveiligingssysteem en de datacommunicatie vindt plaats na de integrale afweging en besluitvorming.

Vraag 7
In hoeverre is de Spijkenisserbrug, gezien de talrijke storingen aan deze brug, een betrouwbaar alternatief indien er storingen zijn aan de nog kwetsbaardere Botlekbrug? Welke maatregelen treft u om de betrouwbaarheid van de Spijkenisserbrug te verbeteren?

Antwoord 7
De Spijkenisserbrug is één van de alternatieven voor het wegverkeer over de Botlekbrug in storing. Het belangrijkste alternatief voor de Botlekbrug in storing is de Botlektunnel. De Spijkenisserbrug is voor het scheepvaartverkeer, dat uitsluitend door een geopende Botlekbrug kan varen, geen alternatief. Een deel van dit scheepvaartverkeer gebruikt de Rozenburgsesluis (verbinding tussen het Calandkanaal en het Hartelkanaal) als alternatief.
De Spijkenisserbrug is op leeftijd en de installaties zijn aan renovatie toe. Storingen zijn dan ook niet uit te sluiten. In het voorjaar van 2015 nam het

aantal storingen aan de Spijkenisserbrug plots sterk toe. Na intensivering van het onderhoud en versterkte monitoring is het aantal storingen flink teruggebracht. Helaas hebben zich ook aan de Spijkernisserbrug in de afgelopen weken enkele storingen voorgedaan.
In de zomer van 2016 vervangt Rijkswaterstaat de storingsgevoelige kruis/pijl-installatie van de verkeerswisselstrook op de brug. Ik overweeg om de brug in het programma voor Vervangingen en Renovaties op te nemen. Hierbij moet rekening gehouden worden met een voorbereidingstijd van enkele jaren.